

3 1761 11648080 7

Marine Safety

UE 8 • AUTUMN 2000 – WINTER 2001

Review

CA1
T360
-M17

Table of Contents

Remarks from the Director General	2
Singapore – Minister's Keynote Address	3
Who or what is Marine Safety?	4
Small Commercial Vessel Safety in the North	4
Legislative Updates & Regulatory Reform	5
CMAC – a student's perspective	6
List of Ships on-line	7
The Little Boats of Newfoundland	8



The Little Boats
of Newfoundland

See feature article on page 8

Canada

Marine Safety Review

Marine Safety Review is published by the Marine Safety Directorate of Transport Canada to keep the maritime community informed about marine legislation, relevant research, projects and events.

Inquiries

Please forward comments, queries, insights to:

Editor
Marine Safety Review
Transport Canada, Marine Safety
Tower C, Place de Ville
330 Sparks Street, 11th Floor
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0N8

Telephone: (613) 990-6653
Facsimile: (613) 990-6191

E-mail:
MarineSafety@tc.gc.ca

Web site:
www.tc.gc.ca/MarineSafety

Correction

In the article entitled "Canada and the United States meet in Gananoque" (cover article of Issue 7 – Summer 2000), the photograph's caption listing 8 "Lt.-Cmdr. Them Lafferty", should have read "Thomas Cafferty".

Articles do not necessarily reflect the policies or views of the Marine Safety Directorate. Unless otherwise noted, material in this newsletter may be reproduced freely, provided that *Marine Safety Review* is credited as the source.

Remarks from the Director General



During the last few months, Marine Safety has been heavily engaged in many issues, some of which are highlighted below.

We have continued in our commitment to work with the small commercial vessel (SCV) community. Our recent strategy, proposed to the SCV Working Group during the November Canadian Marine Advisory Council meeting, met with strong support. With this strategy, Marine Safety is endeavoring to focus on the needs of the SCV-community and to manage upcoming changes to the *Small Vessel Regulations*. We have also agreed to set up a new group with industry to address the small fishing vessel industry needs.

On the sustainable development front, Transport Canada's Year 2001-2003 strategy was tabled in Parliament on February 14, 2001, and contains several shipping elements. Marine Safety will be responsible for a number of initiatives under the strategy, including development

of a "green ship" program, examination of increasing aerial surveillance, incorporation of international regulations into the Canadian regulatory framework, and development of ballast water management regulations.

The Marine Safety management team has established a framework for regulatory reform in preparation for the new *Canada Shipping Act (CSA)*. The framework focuses on developing a short and long-term plan for the development of regulations. The intent is to communicate the overall framework to stakeholders in the next couple of months in order to re-affirm Marine Safety's strategic course and plan.

On behalf of Marine Safety, I would like to wish you all a happy, safe and prosperous new year. 🍀

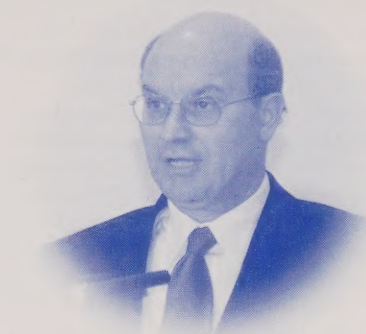
Bud Streeter

Singapore – Minister's Keynote Address

Early last year, Transport Minister David Collett, gave the keynote address at the opening of the Quality shipping seminar in Singapore.

The seminar opened exactly two years after Canada convened the first ever Joint Ministerial Conference of the Paris and Tokyo Memoranda of Understanding on port State control in Vancouver, chaired by Minister Collett.


The Minister said that the work of the seminar represents an important step in improving worldwide shipping safety. The seminar highlighted the importance of dialogue and closer cooperation between flag and port State control administrations in Europe and Asia-Pacific. At the same time, the wider shipping community was encouraged to take greater responsibility in the promotion of quality shipping.



The Minister took the opportunity to reaffirm Canada's commitment to shipping safety and the globalization of port State control: "As a natural geographic link between Europe and Asia, Canada is well placed to act as a catalyst to bring about a partnership between the two regions."

"Sub-standard ships are a threat to the safety of all seafarers, our environment and, therefore, our economy," added Minister Collett. "It is essential that the international shipping community, including Canada, continues to work towards improving safety and developing internationally recognized standards."

The keynote address can be found on the Transport Canada web site (www.tc.gc.ca/mediaroom/speeches/2000/000324e-QualityShipping.htm).

Highlights and conclusions from the Quality shipping seminar can be obtained from Singapore's Maritime and Port Authority web site (www.mpa.gov.sg). 

Contributor: Richard Day, Director, Ships & Operations Standards, Ottawa



Caption of photo on page 2:

Regulatory Reform team meeting. From left to right: **(Bottom Row)** 1. **Francine Léger**, Director, Program Services; 2. **Doug Gillen**, Acting Director, Coordination and Consultation; 3. **Leah Carlin**, Project Manager, CSA & Regulatory Reform; 4. **Helen Pierre**, Senior Counsel, Legal Services; 5. **Joanne St-Onge**, Project Manager, CSA & Regulatory Reform; **(2nd Row)** 6. **Victor Santos-Pedro**, Regional Director, Prairie and Northern; 7. **Mark Gauthier**, Senior Counsel, Legal Services; 8. **Bud Streeter**, Director General, Marine Safety; 9. **Bill Nash**, Regional Director, Pacific; 10. **Bill Scott**, Regional Director, Atlantic; 11. **Bonnie Leonard**, Project Manager, CSA & Regulatory Reform; **(3rd Row)** 12. **Tom Lockett**, Project Manager, CSA & Regulatory Reform; 13. **John Clarkson**, Acting Director, Personnel Standards & Pilotage; 14. **Chris McDonnell**, Project Manager, CSA & Regulatory Reform; 15. **Robert Turner**, Acting Director, Equipment Standards and Special Craft; 16. **Phillip Nelson**, Regional Director, Ontario; **(Top Row)** 17. **Andrew Hart**, Director, Quality Assurance; 18. **Denis Galarneau**, Regional Director, Quebec.

did you know that...

Marine Safety's on-line "Vessel Registration Query system" contains details of approximately 47,000 ships registered in Canada, ranging from pleasure craft to commercial and fishing vessels?

Coast Guard Ship Safety? Ship Safety? Marine Safety

WHO OR WHAT IS MARINE SAFETY?

In this day and age of fast and effective communications, we seemed to have missed the boat, so-to-speak, in letting everyone know what has happened to the Canadian Coast Guard Ship Safety Directorate of Transport Canada. There remains confusion, after five years of separation, because some of our closest clients, partners, and stakeholders still refer to us as Ship Safety and believe we are still part of the Coast Guard regime. The following is a brief summary of the evolution of our name changes.

As many of you are aware, the old **Canadian Coast Guard Ship Safety** underwent some fundamental changes a number of years ago. In early 1995, the organization was split into two separate directorates: **Ship Inspection** and **Marine Regulatory**. The two directorates allowed for a separation of roles.

- **Ship Inspection**, responsible for the application and enforcement of the regulations and standards made under the *Canada Shipping Act* and a number of other pieces of legislation affecting shipping;

- **Marine Regulatory**, responsible for regulatory and policy development.

In April 1995, responsibility for the Canadian Coast Guard was transferred to Fisheries and Oceans Canada. Until that time, **Ship Safety** had been an integral part of the Canadian Coast Guard. Although the Minister of Transport supported the transfer of Coast Guard's operational programs and resources, he felt that it was important to maintain control over the safety, regulatory,

...continued on page 7

Small Commercial Vessel Safety in the North

A break-out meeting on small commercial vessel safety was held during the Canadian Marine Advisory Council (Prairie and Northern) meeting in Hay River, Northwest Territories, November 14-15, 2000.

Participants included representatives of the territorial governments of the Northwest Territories and of Nunavut, the Canadian Coast Guard, Environment Canada, Department of National Defence, Northern Transportation Company Limited and Raven Tours.

Transport Canada's Prairie and Northern Region took the lead in organizing the meeting, to facilitate

stakeholder discussion of small commercial vessel safety in the North. Given recent incidents involving northern vessels fishing or hauling cargo, this is a particularly timely issue that needs to be resolved.

Participants described their roles in small commercial vessel operation and discussed what is required to improve safety in the North. Many issues were raised, in particular, participants addressed communities' and vessel operators' needs for more safety information, and more accessible means to meet safety requirements. There was general agreement that governments (federal, territorial and local) must work together with stakeholders (operators,

funding organizations, and aboriginal organizations) to improve safety. Transport Canada also took the opportunity to present an overview of the Small Vessel Monitoring and Compliance Program.

Anticipated follow-up to this meeting includes working with territorial governments and other interested parties on immediate steps for the 2001 boat season as well as longer term review and planning. ➤

Contributor: Karen Bergman Illnik,
Policy Analyst,
Prairie and Northern Region

Legislative Updates

CANADA SHIPPING ACT 2000 (CSA 2000)

Owing to the government's call for a federal election, Bill C-35, Canada Shipping Act, 2000 died on the order paper.

Transport Canada is now positioning itself to reintroduce the bill. The exact date of introduction is subject to the legislative agenda of the new Government. The priorities of this agenda will not be known until the next Parliament begins in February 2001.

REGULATORY REFORM

The reformed *Canada Shipping Act* will require many regulatory provisions to be written or rewritten to support the new statute. Transport Canada and Fisheries and Oceans Canada (DFO) will distribute a strategic framework document outlining our plan for regulatory reform. The document will set out the regulatory priorities, timelines and consultation mechanisms. Our goal will be

to develop regulations that reflect both the needs of the marine community and the federal government's needs to protect people, property and the environment.

The regulatory reform plan will include both a short and long-term plan. The short-term plan will focus on the regulations that are:

- required to support new concepts introduced in the reformed *Canada Shipping Act*;
- required to cover provisions that are proposed to be moved from the *Act* to regulation;
- required to cover provisions that may be inconsistent with the reformed *Canada Shipping Act*;
- identified as posing a higher risk to marine safety or the environment.

The long-term plan will address the remaining regulations that are legally consistent with a new *Canada Shipping Act* but need to be updated and modernized.

In order to advance the renewal of marine safety regulations, Transport Canada and DFO are proposing to launch both internal and public consultations across Canada beginning in 2001.

Without question, the development of a new regulatory scheme will be an enormous task. We are counting on our stakeholders to remain committed to achieving both legislative and regulatory reform. The marine community's participation in the regulatory reform process will allow us to develop regulations that are coherent, logical, understandable, risk-based, and responsive to the changing needs of the Canadian marine community.

For further information on the Regulatory Reform Project, and on upcoming consultations, please visit our web site (www.tc.gc.ca/marinesafety).

Contributor: Linda Brazeau,
Consultations & Communications
Officer, Ottawa

did you know that...

Ship Registration in Canada started in 1854 under the *Imperial Merchant Shipping Act*. All Canadian built inland vessels were registered in Montreal; foreign going ships were registered in London (UK).

CMAC – a student's perspective

How can you learn about the Canadian marine industry in three days? I can tell you: attend a meeting of the National Canadian Marine Advisory Council (CMAC).

My name is Robert Clément and I am a commerce student from the University of Ottawa working on a cooperative education assignment with Transport Canada, Marine Safety. Through this assignment, I had the opportunity to participate in planning and organizing the CMAC meeting held November 7-9, 2000. Nearly 400 stakeholders from across Canada took part in this biannual meeting held at the Government Conference Centre in Ottawa.

As an outsider, I was surprised to see how strong the collaboration is between the federal government and the marine community. Even in the face of passionate disagreement, making discussions very intense, the level of cooperation remains high. To the great majority of participants, CMAC is the best way to develop safety requirements that consider the interests of both the federal government and the marine community.

The opening plenary was co-chaired by Bud Streeter, Director General, Marine Safety, Transport Canada, Anne O'Toole, Acting Director General, Integrated Business Management, Canadian Coast Guard (CCG), Fisheries and Oceans Canada and Debra Normoyle, Director General, Marine Programs, CCG. The closing plenary was co-chaired by Bill Elliott, the new Assistant Deputy Minister Safety and Security, Transport Canada, and John Adams, Commissioner of the Canadian Coast Guard.



CMAC, November 2000, Closing Plenary. From left to right: Bud Streeter; Bill Elliott; John Adams; Debra Normoyle.

During the opening plenary, CMAC participants were provided with an update on a variety of items, including the former Bill C-35, the Regulatory Reform project and the Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC). Bud Streeter also announced the creation of a new Standing Committee on Small Fishing Vessels.

During the remaining two and a half days, many interesting subjects were discussed at the various standing committee and working group meetings.

For details, please visit the CMAC web site at: (www.tc.gc.ca/cmac).

Contributor: Robert Clément, Ottawa

Proposal for Change – Update

Based on your feedback, the next National CMAC meeting will begin Monday, May 7, 2001 at 13:00 hours.

List of Ships on-line

Effective use of web technologies makes ship registry searches convenient for clients and cost effective for the taxpayer.

Marine Safety's Vessel Registration Query System provides access to information about Canadian registered ships 24 hours a day, seven days a week from anywhere in the world. The web site (www.tc.gc.ca/ShipRegistry) contains information, updated weekly, for about 47,000 ships registered in Canada, ranging from commercial and fishing vessels to pleasure craft. Clients can use the system to do routine searches and need only refer more difficult requests to Marine Safety staff.

Approximately 400 people a day use the system. Simple searches can be done using a ship's name or official number. The site's advanced search feature allows searches using an owner's name, IMO number, vessel type, length, gross tonnage — just to name a few. Also, a "wild card" feature allows searches using partial information such as one word of a ship's name.

A BIT OF HISTORY...


Ship registration started in Canada in 1854. Official registry for a ship is something like a deed or title to a piece of land. As with a land title, the registry can be used to establish ownership

of a ship to obtain a mortgage against it. Registry is essential for many other processes, such as transfer of ownership, establishing or changing a ship's name and appointing an authorized representative for a commercial ship. The marine industry regularly use this information; for example, shipyard officials, builders, bankers and lawyers.

All vessels of more than 15 gross tonnage must be registered. Owners of other vessels may register them voluntarily to obtain the advantages registry brings.


Information regarding a registered ship was available only on paper for the first 144 years. Since 1998, Marine Safety has also provided the information on CD-ROM; however, to offset costs, there is a charge for both the paper and CD-ROM versions. Although publishing on CD-ROM was an improvement, the information continued to quickly become outdated.

...A STEP INTO THE FUTURE

Future plans for the system include adding historical data such as previous owners and mortgages. Due to potential privacy concerns, clients will be required to apply for this information at a port of registry. Authorized regional Marine Safety employees will then look up the information on their local computer. 

...continued from page 4

and policy aspects of the marine transportation industry. Therefore, the Ship Inspection Directorate, the Marine Regulatory Directorate and the Marine Pilotage Branch, along with Harbours and Ports, were retained as part of Transport Canada. For a brief period, we were known, unofficially, as Transport Canada **Ship Safety**.

Transport Canada then had a marine component of three separate entities: **Ship Inspection**, **Marine Regulatory**, and **Marine Pilotage**. So, in November 1996, it was decided that the name **Ship Safety** did not sufficiently and accurately represent the current and future vision of the Department's marine safety mandate. The result — **Marine Safety**. 

*Contributor: Bill Nash, Regional Director,
Pacific Region, Vancouver*

The Little Boats of Newfoundland

"The little boats of Newfoundland" is an expression made popular by a Newfoundland ballad about inshore fishing vessels. This collective description encompasses a variety of boat types including punts, trap skiffs, flats, dories, and rodneys.

For centuries the cod fishery was the backbone of the Newfoundland economy. The setting and retrieving of cod fishing gear such as longlines, cod traps, and gill nets – dangerous and back-breaking work – has instilled a special type of determination and resilience in the people who fondly call their island home "The Rock". These characteristics are reflected in the no-nonsense toughness built into their little boats.

The use of open boats is limited to day trips within twenty miles of the shore while larger closed-in boats, such as longliners, make trips of several days often venturing into

the waters of Labrador. These boat forms have evolved in response to technological changes such as the development of inboard and outboard motors. Only the rowing types remain unchanged since the era of sail.

Traditional wooden boats are being replaced by mass-produced fiberglass models. With the advent of the cod fishing moratorium, sadly, the little boats of traditional form are rapidly disappearing.

*Contributor:
Terrance Hounsell, Ottawa*

ABOUT THE PHOTOGRAPHER

Terrance Hounsell has been producing photographs for over twenty years. He also teaches small, medium, and large format camera techniques.

His interest in boats is not accidental. Terrance is a Newfoundlander, an avid sailor, and a Naval Architect with Transport Canada, Marine Safety in Ottawa. He has a special affinity for boats of traditional form, built using traditional wooden boat building techniques.

The two photos presented in Marine Safety Review (the cover and back-fill) form part of a thirty photograph exhibit, produced by Terrance as a tribute to the traditional wooden boats of Newfoundland. ✕

Gaff and oars aboard a fog bound punt at Brigus, Conception Bay. The oar with the perpendicular handle is used for sculling, which is a method of propelling the boat using a single oar through the transom. This is rarely seen in modern times.

Cover photo:

Punts and flats moored along the breakwater in Port de Grave, Conception Bay.

Les petits bateaux de Terre-Neuve

« Les petits bateaux de Terre-Neuve » est une expression rendue populaire par une ballade de cette province se rapportant aux bateaux de pêche côtiers. Cette description collective englobe divers types d'embarcations, tels que la plate, le « bateau-chasseur », l'accom, le doris et le « rodney ».

La pêche à la morue a été, pendant des siècles, la pierre angulaire de l'économie de Terre-Neuve. L'installation et la récupération du matériel de l'équipement de pêche

à la morue, comme les palangres, les trappes à morue et les filets maillants, représentent une tâche dangereuse et très ardue qui a insufflé une détermination et une tolérance particulières chez les gens qui surmontent affectueusement leur ile « Le Roc ». Ces caractéristiques se retrouvent dans la robuste et incontestable de leurs petites embarcations.

L'utilisation d'embarcations non pontées se limite à des excursions d'une journée à un maximum de vingt milles de la côte. En ce qui concerne les bateaux pontés et plus gros, comme les palangriers, on les utilise pour des excursions de plusieurs jours, souvent vers le Labrador.

La forme de ces bateaux a évolué en raison des changements

technologiques, comme l'arrivée des moteurs en-bord et hors-bord. Seules les embarcations à rames n'ont pas subi de changements depuis l'époque de la navigation à la voile. À l'heure actuelle, les embarcations en bois traditionnelles sont remplacées par des modèles en fibre de verre fabriqués en série. Malheureusement, en raison du moratoire sur la pêche à la morue, les petites embarcations de forme classique disparaissent de plus en plus rapidement.

Collaborateur :
Terrance Hounsell, Ottawa

AU SUJET DU PHOTOGRAPHE

Terrance Hounsell fait de la photographie depuis plus de vingt ans et il enseigne les techniques des appareils photo de petit, moyen et grand format.

Son intérêt pour les bateaux n'est pas le fruit du hasard. M. Hounsell est Terre-Neuvien, il est un marin averti et est architecte naval pour la Sécurité maritime de Transports Canada, à Ottawa. Il a un goût particulier pour les embarcations de forme classique fabriquées en bois selon des techniques traditionnelles. Les deux photos présentées dans la *Sécurité maritime en rubrique* (en page couverture et à la fin) proviennent d'une exposition de trente photographies, produite par M. Hounsell en hommage aux embarcations en bois classiques de Terre-Neuve.

Gaffe et rames à bord d'une plate navigant dans le brouillard à Brigus, dans la baie de la Conception. La rame dotée d'un manche perpendiculaire sert pour marcher à la godille, méthode de propulsion des embarcations au moyen d'une seule rame passant à travers l'arcasse. Ce mode de propulsion est peu utilisé de nos jours.

Plates et accous amarrés le long du brise-lames de Port de Grave, dans la baie de la Conception.

Page couverture :

L'utilisation efficace des technologies Internet rend les recherches sur l'immatriculation des navires pratiques pour les clients et rentables pour le contributeur.

Le Système de recherche d'information sur l'immatriculation des navires de la Sécurité maritime permet l'accès en tout temps à l'information sur les navires immatriculés au Canada, à partir de n'importe quel point du globe. Le site Web (www.itc.gc.ca/immatriculation_des_navires) contient de l'information actuelle chaque semaine sur environ 47 000 navires immatriculés au Canada, qu'il s'agisse de bâtiments commerciaux, de bateaux de pêche ou d'embarcations de plaisance. Les clients peuvent utiliser le système pour effectuer des recherches courantes et n'ont qu'à confier les recherches les plus difficiles au personnel de la Sécurité maritime.

Environ 400 personnes utilisent le système chaque jour. On peut effectuer des recherches simples au moyen du nom ou du numéro d'immatriculation d'un navire. La caractéristique de recherche plus étendue du site permet de faire des recherches en précisant le nom du propriétaire, le numéro de l'OMI, le type de navire, la longueur du navire, la jauge brute du navire — pour ne nommer que quelques paramètres de recherche. En outre, un « caractère de remplacement » permet d'effectuer une recherche en utilisant une information partielle, comme un seul élément du nom d'un navire.

UN PEU D'HISTOIRE ...

Au Canada, l'immatriculation des navires a débuté en 1854. Le numéro d'immatriculation d'un navire s'apparente à un acte ou à un titre lié à un terrain. À l'instar du titre foncier, l'immatriculation

Canada. Pendant une courte durée, notre organisme a été appelé, officiellement, **Sécurité des navires** de Transports Canada. Dès lors, la composante maritime de Transports Canada comprenait trois entités distinctes, soit **Inspection des navires**, **Règlementation maritime**

... suite de la page 4

peut servir à établir la propriété d'un navire afin de grever ce dernier d'une hypothèque. L'immatriculation est essentielle dans le cas de nombreux autres processus, comme le transfert de propriété, la détermination ou la modification du nom d'un navire et la nomination d'un représentant autorisé à l'égard d'un bâtiment commercial. Les gens de l'industrie maritime (comme les représentants de chantier naval et les constructeurs), les banquiers et les avocats utilisent régulièrement cette information. Tous les navires de plus de 15 tonnes de jauge brute doivent être immatriculés. Les propriétaires des autres navires peuvent immatriculer leurs embarcations sur une base volontaire afin de profiter des avantages qu'ils peuvent en tirer.

Pendant les 144 premières années, l'information sur les navires n'était disponible que sur papier. Depuis 1998, la Sécurité maritime transfère cette information sur un cédérom, il faut toutefois assumer des frais pour obtenir les versions sur papier et sur cédérom afin de compenser les coûts de production. Bien que la publication de l'information sur cédérom soit une amélioration, l'information devient toujours rapidement désuète.

... UN COUP D'OEIL VERS L'AVENIR

Les plans futurs liés au système prévoient l'ajout de données historiques, telles que celles concernant les propriétaires et les hypothèques antérieures. En raison des préoccupations relatives à la confidentialité, les clients devront demander ces renseignements dans un port d'immatriculation. De cette façon, les employés régionaux autorisés de la Sécurité maritime pourront consulter l'information sur un ordinateur relié au réseau local.

et **Pilotage maritime**. En novembre 1996, on a cependant déterminé que la désignation **Sécurité des navires** ne reflétait pas suffisamment et fidèlement la vision actuelle et future du mandat de sécurité maritime du Ministère. Cette réflexion a ainsi donné naissance à la désignation **Sécurité maritime**.

Collaborateur : Bill Nash, directeur régional, Pacifique, Vancouver

CCMC – point de vue d'un étudiant

Comment peut-on avoir un bon aperçu de l'industrie maritime canadienne en trois jours? Voici ma réponse : en participant à une réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC).

Je me nomme Robert Clément

et je suis étudiant au programme

commerce de l'Université d'Ottawa.

Je suis actuellement en affecta-

tion d'alternance travail-études à

Transports Canada, à la Direction

générale de la Sécurité maritime.

Grâce à cette affectation, j'ai pu

prendre part à la planification et

à l'organisation de la réunion du

CCMC qui s'est déroulée du 7 au

9 novembre 2000. Près de 400 inter-

venants provenant de toutes les

régions du Canada ont participé

à cette réunion semestrielle, qui s'est

tenue au Centre des conférences

du gouvernement, à Ottawa.

À titre de « non-initié », j'ai été

surpris de constater à quel point la

collaboration entre le gouverne-

ment fédéral et le secteur maritime

est solide. Même dans les situations

de désaccord profond, quand les dis-

cussions sont très intenses, le degré

de collaboration demeure élevé. Pour

la grande majorité des participants,

le CCMC représente le meilleur outil

pour établir des règles de sécurité

qui tiennent compte tant des intérêts

du gouvernement que de ceux du

secteur maritime.

La séance plénière d'ouverture

a été coprésidée par Bud Streeter,

maritime, Transports Canada, Anne

O'Toole, directrice générale par

interim, de la Gestion intégrée

des activités, Garde côtière cana-

dienne (GCC), Pêches et Océans

Canada et Debra Normoyle, directrice

générale des Programmes mari-

times de la GCC. Quant à la séance

plénière de fermeture, elle a été

présidée par Bill Elliott, le nou-

veau sous-ministre adjoint, Sécurité

et sûreté, Transports Canada et

John Adams, Commissaire de la

Garde côtière canadienne.

Lors de la séance plénière d'ouver-

ture, on a donné aux participants

du CCMC un compte rendu à

jour sur une foule de sujets, dont

l'ancien projet de loi C-35, le projet

de réforme de la réglementation

et le Tribunal d'appel des transports

du Canada (TATC). Bud Streeter a

également annoncé la création d'un

nouveau comité permanent sur les

petits bateaux de pêche.

**Proposition de changement –
Mise à jour**
À la lumière de vos commen-
taires, la prochaine réunion
nationale du CCMC débutera
le lundi 7 mai 2001, à 13 h.

Pour de plus amples détails, visitez
le site Web du CCMC à l'adresse
suivante : (www.tc.gc.ca/ccmc).

Collaborateur : Robert Clément, Ottawa



CCMC, novembre 2000, séance plénière de fermeture. De gauche à droite : Bud Streeter, Bill Elliott, John Adams, Debra Normoyle.

Mises à jour sur la législation

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA 2000 (LMC 2000)

En raison du déclenchement d'une élection fédérale par le gouvernement, le projet de loi C-35, Loi de 2000 sur la marine marchande du Canada, a été retiré du feuilleton.

Établir les priorités en matière de réglementation, les échéanciers et les mécanismes de consultation. Notre objectif sera d'élaborer des règlements qui tiendront compte tant des besoins du secteur maritime que de ceux du gouvernement fédéral, et qui protégeront la population, les biens et l'environnement.

La réforme de la réglementation comprendra un plan à court terme et un plan à long terme. Le plan à court terme mettra l'accent sur les règlements :

Transports Canada met tout en œuvre pour déposer de nouveau le projet de loi. La date exacte de présentation sera établie en fonction du programme législatif du nouveau gouvernement, dont les priorités ne seront pas annoncées avant le début des travaux du prochain parlement en février 2001.

RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION

La nouvelle *Loi sur la marine marchande du Canada* exigera la rédaction de nouvelles dispositions réglementaires ou la modification du libellé de dispositions existantes pour appuyer le nouveau statut. Transports Canada et Pêches et Océans Canada (MPO) distribueront un document de cadre stratégique exposant le plan de réforme de la réglementation. Le document

- requis pour intégrer les nouveaux concepts exposés dans la nouvelle *Loi sur la marine marchande du Canada*;
- requis pour intégrer les dispositions que l'on propose de retirer de la *Loi* et d'intégrer dans un règlement;
- requis pour intégrer les dispositions qui pourraient être incohérentes avec la nouvelle *Loi sur la marine marchande du Canada*;
- qui, après examen, représentent un risque élevé pour la sécurité maritime ou l'environnement.

... suite de Sécurité des petits bâtiments en page 4

autochtones) pour améliorer la sécurité. En outre, les représentants de Transports Canada ont profité de l'occasion pour donner un aperçu du Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments.

Parmi les activités prévues pour donner suite à cette réunion, mentionnons la collaboration avec les gouvernements territoriaux et d'autres parties intéressées pour trouver des mesures immédiates en prévision de la saison de navigation 2001, ainsi que des activités d'examen et de planification à long terme.

Collaboratrice : Karen Bergman Ilnik, Analyste de politique, Région des Prairies et du Nord

Le plan à long terme traitera des autres règlements qui, du point de vue juridique, harmonisent avec une nouvelle *Loi sur la marine marchande du Canada*, mais qui doivent être actualisés et modernisés. Afin d'accélérer le renouvellement de la réglementation sur la sécurité maritime, Transports Canada et le MPO proposent de mener des consultations internes et publiques au Canada, dès 2001.

Il est évident que la mise en place d'un nouveau régime de réglementation sera une tâche considérable. Nous comptons sur nos intervenants pour continuer à appuyer la réforme des lois et de la réglementation. La participation des membres du secteur maritime au processus de réforme de la réglementation nous permettra d'élaborer des règlements cohérents, logiques, compréhensibles, axés sur les risques et adaptés aux changements constants observés au sein du secteur maritime canadien.

Pour de plus amples renseignements sur le Projet de réforme de la réglementation et sur les consultations futures, visitez notre site Web (www.tc.gc.ca/securitemaritime).

Collaboratrice : Linda Brazeau, agente des consultations et des communications, Ottawa

saviez-vous que...

L'immatriculation des navires au Canada a débuté en 1854 en vertu de la *Imperial Merchant Shipping Act*. Tous les navires canadiens construits au pays étaient immatriculés à Montréal. Les navires au long cours étaient immatriculés à Londres (R.-U.).

Sécurité des navires de la Garde côtière?

Sécurité maritime

En avril 1995, la Garde côtière canadienne a été transférée à Pêches et Océans Canada. Avant cette date, la **Sécurité des navires** faisait partie intégrante de la Garde côtière canadienne. Même si le ministère des Transports cautionnait le transfert des ressources et des programmes opérationnels de la Garde côtière, il croyait qu'il était important de garder un contrôle sur les aspects liés à la sécurité, à la réglementation et aux politiques de l'industrie du transport maritime. Par conséquent, la Direction générale de l'inspection des navires, la Direction générale de la réglementation maritime et la Direction du pilotage maritime, ainsi que Havres et ports, sont demeurées au sein de Transports

...suite à la page 7

- Comme bon nombre d'entre vous le savez, l'ancienne **Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne** a subi certains changements profonds il y a quelques années. Au début de 1995, la Direction générale a été divisée en deux directions distinctes : **Inspection des navires** et **Réglementation maritime**. La création de ces deux directions a permis de séparer les rôles.
- **Inspection des navires** est devenue responsable de l'application et de l'exécution des règlements et des normes établis dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* et d'autres textes de loi concernant la navigation; **Réglementation maritime** a été chargée de l'élaboration des règlements et des politiques.

QU'EST-CE QUE LA SÉCURITÉ MARITIME ET QUI SONT SES REPRÉSENTANTS?

Dans notre ère de communications efficaces et rapides, il semble que nous ayons manqué le bateau, si on peut dire, en omettant de renseigner les gens sur ce qu'il est advenu de la Direction générale de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne de Transports Canada. Après cinq années de « séparation », la confusion demeure, car certains de nos très bons clients, de nos partenaires et des intervenants continuent de nous désigner sous l'appellation Sécurité des navires et pensent que nous faisons toujours partie du régime de la Garde côtière. Voici donc un bref résumé de l'évolution de notre changement de désignation.

Sécurité des petits bâtiments commerciaux dans le Nord

ont discuté des exigences liées au renforcement de la sécurité dans le Nord. De nombreuses questions ont été abordées. Les participants des collectivités et des exploitants de navire à l'égard d'une meilleure information sur la sécurité et de l'accès à un plus grand nombre d'outils permettant de satisfaire aux exigences de sécurité. De façon générale, les participants étaient d'accord pour affirmer que les administrations (fédérale, territoriales et locales) doivent collaborer avec les intervenants (exploitants, organismes de financement et organismes

...suite à la page 5

Les représentants de la Région des Prairies et du Nord de Transports Canada se sont chargés d'organiser la réunion afin de faciliter les discussions des intervenants au sujet de la sécurité des petits bâtiments commerciaux dans le Nord. Compte tenu des incidents récents ayant impliqué des bateaux de pêche ou des bâtiments transportant des marchandises dans le Nord, il était devenu nécessaire de résoudre ce problème sans délai.

Les participants ont décrit leur rôle à l'égard de l'exploitation des petits bâtiments commerciaux et

Lors de la réunion en ateliers du Conseil consultatif maritime canadien (Prairies et du Nord) tenue les 14 et 15 novembre 2000 à Hay River, dans les Territoires du Nord-Ouest, on a organisé une réunion spéciale sur la sécurité des petits bâtiments commerciaux. Parmi les participants se trouvaient des représentants du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut, de la Garde côtière canadienne, d'Environnement Canada, du ministère de la Défense nationale, de la Société des transports du Nord Limitée et de Raven Tours.

Singapour – Allocation principale du Ministre

An début de l'année dernière, David Collett a prononcé l'allocation principale lors de l'ouverture du séminaire sur la qualité du transport maritime, à Singapour.

Le séminaire a eu lieu exactement deux ans après que le Canada eut convoqué, à Vancouver, la toute première conférence ministérielle conjointe des mémorandums de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port. Cette conférence était présidée par le ministre Collett.

Le Ministre a profité de l'occasion pour réitérer l'engagement du Canada à l'égard de la sécurité du transport maritime et de la mondialisation du contrôle des navires par l'État du port. « En tant que lien géographique naturel entre l'Asie et l'Europe, le Canada est particulièrement bien placé pour agir comme catalyseur de la réalisation d'un partenariat entre les deux régions ».

Dans le même esprit, le séminaire de l'Europe et de l'Asie-Pacifique, l'État du port et par l'État du pavillon les administrations du contrôle par et de la collaboration étroite entre l'accent sur l'importance du dialogue international. Le séminaire a mis de la sécurité du transport maritime importante pour l'amélioration du séminaire représentent une étape

Le Ministre a affirmé que les travaux du séminaire représentent une étape importante pour l'amélioration de la sécurité du transport maritime international. Le séminaire a mis l'accent sur l'importance du dialogue et de la collaboration étroite entre les administrations du contrôle par l'État du port et par l'État du pavillon de l'Europe et de l'Asie-Pacifique. Dans le même esprit, le séminaire a permis d'encourager tout le secteur



Sur la photo en page 2:

- Réunion de l'équipe de réforme de la réglementation. De gauche à droite : (rangée du bas) 1. **Franchise Lévesque**, directeur par intérim, LMMC et réforme de la réglementation; 2. **Doug Gillen**, directeur par intérim, LMMC et réforme de la réglementation; 3. **Leah Carlin**, gestionnaire de projet, LMMC et réforme de la réglementation; 4. **Helene Pierre**, conseillère principale, Services juridiques; 5. **Joanne St-Onge**, gestionnaire de projet, LMMC et réforme de la réglementation; (deuxième rangée) 6. **Victor Santos-Pedro**, directeur régional, Prairies et du Nord; 7. **Mark Gauthier**, conseiller principal, Services juridiques; 8. **Brad Streeter**, directeur régional, Sécurité maritime; 9. **Bill Nash**, directeur régional, Pacifique; 10. **Bill Scott**, directeur régional, Sécurité maritime; 11. **Bonnie Leonard**, gestionnaire de projet, LMMC et réforme de la réglementation; 12. **Tom Lochet**, gestionnaire de projet, LMMC et réforme de la réglementation; 13. **John Clarkson**, directeur par intérim, Normes du personnel maritime et pilotage; 14. **Chris McDonnell**, gestionnaire de projet, LMMC et réforme de la réglementation; 15. **Robert Turner**, directeur par intérim, Normes – Équipement et embarcations spéciales; 16. **Phillip Nelson**, directeur régional, Ontario; 17. **Andrew Hart**, directeur, Assurance de la qualité; 18. **Denis Galerneau**, directeur régional, Québec.

saviez-vous que...

Le « Système de recherche d'information sur l'immatriculation des navires » de la Sécurité maritime est en ligne et renferme des détails sur quelque 47 000 navires immatriculés au Canada, allant de l'embarcation de plaisance aux bâtiments commerciaux et aux bateaux de pêche?

Collaborateur : Richard Day, directeur, Normes – navires et exploitation, Ottawa

On peut trouver l'allocation principale en consultant le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca/fr/salledesmedia/discours/2000/000324f-QualityShipping.htm). On peut trouver les faits saillants et les conclusions du séminaire sur la qualité du transport maritime en consultant le site Web de l'Administration portuaire (www.mpa.gov.sg).

« Les navires ne respectant pas les normes posent une menace pour tous les gens de mer, pour l'environnement et, par conséquent, pour l'économie », a affirmé le ministre Collett. « Il est essentiel que toutes les régions du monde, dont le Canada, continuent à améliorer la sécurité et à élaborer des normes reconnues à l'échelle mondiale. »

Remarques du Directeur général



la réalisation de nombreuses initiatives, dont la mise en œuvre d'un programme de navires écologiques, l'examen du projet d'accroissement de la surveillance active, l'intégration de règlements internationaux au régime de réglementation canadien et l'élaboration d'un règlement sur la gestion des eaux de ballast.

L'équipe de gestion de la Sécurité maritime a établi un cadre en vue de procéder à une réforme de la réglementation en prévision de la nouvelle *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC). Ce cadre est axé sur l'établissement d'un plan à court terme et à long terme, portant sur l'élaboration de règlements, La Sécurité maritime a l'intention de communiquer le cadre général aux intervenants au cours des prochains mois afin d'annoncer à nouveau son plan et son orientation stratégiques.

Au nom du personnel de la Sécurité maritime, je tiens à vous souhaiter une année agitée et prospère.

Bud Streeter

Au cours des derniers mois, la Direction générale de la Sécurité maritime s'est longuement attardée à l'examen de nombreuses questions, dont certaines sont mises en évidence ci-dessous.

Nous avons poursuivi notre collaboration avec le secteur des petits bâtiments de commerce. La nouvelle stratégie, que nous avons proposée au Groupe de travail sur les petits bâtiments de commerce lors de la réunion du Conseil consultatif maritime canadien de novembre, a reçu un appui solide. Par cette stratégie, la Sécurité maritime s'efforcera de répondre aux besoins du secteur des petits bâtiments de commerce et de gérer les modifications futures au *Règlement sur les petits bâtiments*. Nous avons également convenu de former un nouveau groupe avec des intervenants de l'industrie pour aborder les besoins du secteur des petits bateaux de pêche.

En ce qui a trait au développement durable, la Stratégie de 2001-2003 de Transports Canada a été déposée au Parlement le 14 février 2001 et la Sécurité maritime devra veiller à

Sécurité maritime en rubrique est une publication publiée par la Direction générale de la Sécurité maritime de Transports Canada. On y trouve de l'information intéressante sur la communauté maritime en général, qu'il s'agisse de législation maritime, d'études et de projets spéciaux en cours ou d'événements connexes.

Enquêtes

Veuillez adresser vos commentaires, demandes d'information, idées à :

Rédacteur en chef

Sécurité maritime en rubrique

Transports Canada, Sécurité maritime

Tour C, Place de Ville

330, rue Sparks, 1^{er} étage

Ottawa (Ontario)

Canada K1A 0N8

Téléphone : (613) 990-6653

Télex : (613) 990-6191

Courriel :

Securitemaritime@tc.gc.ca

Site Web : www.tc.gc.ca/Securitemaritime

Correction

Dans l'article intitulé « Le Canada et les États-Unis se rencontrent à Gananouque » (article en page couverture, numéro 7 — été 2000), le nom figurant dans la légende de la photographie 8) « Lt.-Cmdr. Them Lafferty » doit se lire « Thomas Lafferty ».

Les articles ne reflètent pas nécessairement les politiques ou les points de vue officiels de la Direction générale de la Sécurité maritime. Sous avis contraire, on peut reproduire le contenu de la publication pourvu que l'on mentionne *Sécurité maritime en rubrique* comme source.

Sécurité

maritime

en rubrique

Table des
matières

2 Remarques du
Directeur général

3 Singapour – Allocated
principale du Ministre

4 Qu'est-ce que la
Sécurité maritime?

4 Sécurité des petits
bâtiments commerciaux
dans le Nord

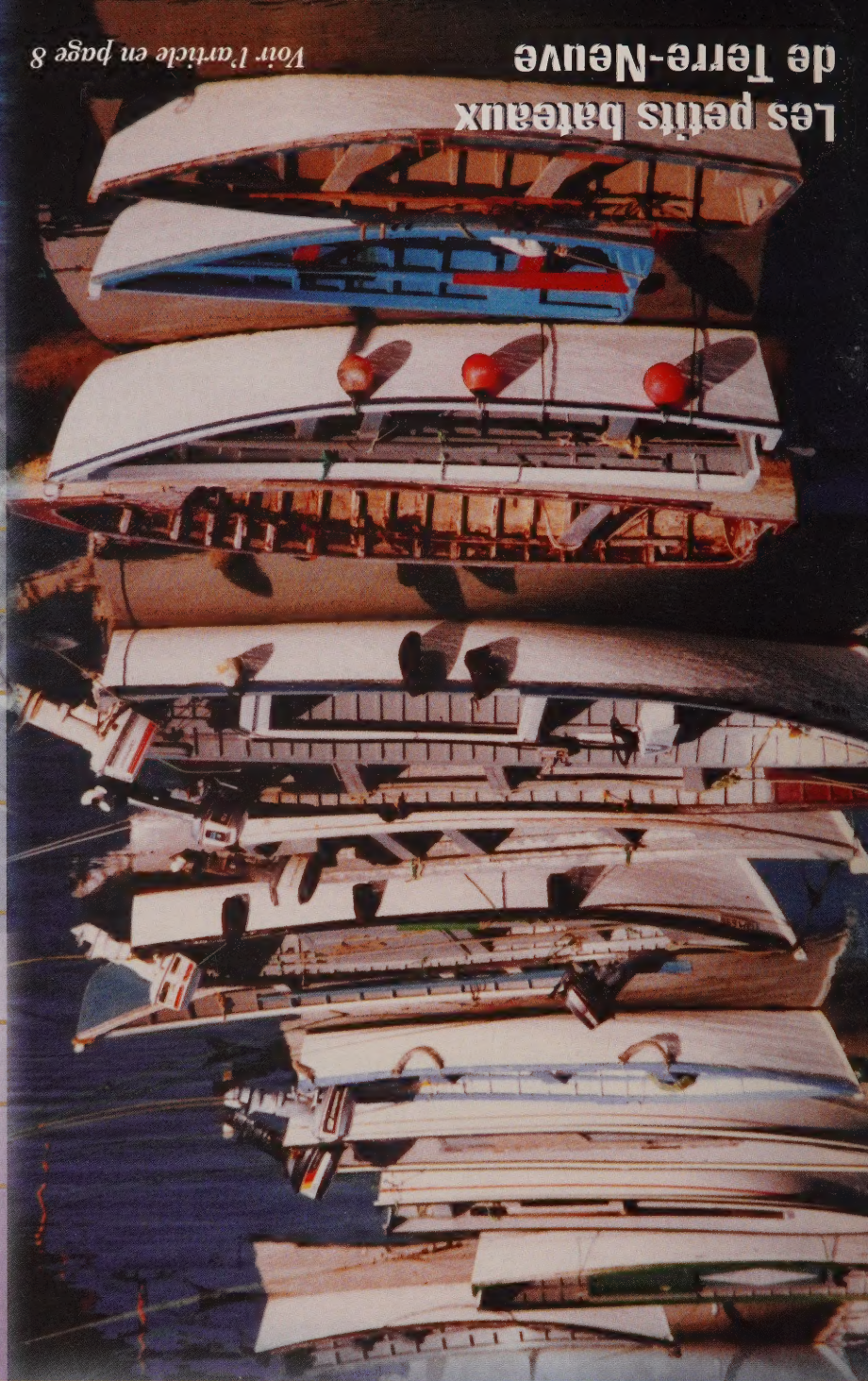
5 Mises à jour sur
la législation
et la réglementation

6 CMC –
point de vue
d'un étudiant

7 Liste de navires
en ligne

8 Les petits bateaux
de Terre-Neuve

NUMÉRO 8 • AUTOMNE 2000 – HIVER 2001



Les petits bateaux
de Terre-Neuve

Voir l'article en page 8